Nr. 2. Kraków, 15 stycznia 1937 Cena 10 gr.

NA NARTACH

DWUTYGODNIK. WYDAJE SEKCJA NARCIARSKA AZS. W KRAKOWIE



Międzynarodowe Narciarskie Akademickie Mistrzostwa Polski w Krynicy 21. I. -- 24. I. 1937 r.

PIERWSZE KROKI NA ŚNIEGU.

Wybierając się po raz pierwszy w góry na kurs narciarski, młodzi (wiekiem czy doświadczeniem narciarskim — to obojętne) adepci tego kursu często popełniają tysiączne błędy, których rezultatem może być, zamiast wszechstronnej korzyści i radości, mały lub żaden pożytek zdrowotny i zniechęcenie do tego wspaniałego sportu. Chodzi nam w tym artykule o to, by nowicjusz nie musiał płacić całkiem niepotrzebnie frycowego, lecz by korzystając z doświadczeń innych, mógł pierwsze kroki na śniegu stawiać całkowicie przygotowany do niespodzianek, jakie mu mogą narty zgotować. Na innym miejscu umieszczamy artykuł o sprzęcie narciarskim, jako tym czynniku, którego jakość i odpowiedni dobór decyduje często o powodzeniu w jeździe na nartach. Tutaj pragniemy poświęcić parę uwag sprawie osobistej higieny narciarza.

Na pierwszym miejscu postawić musimy kwestię osobistego przygotowania fizycznego do wysiłku, jaki czeka każdego narciarza. Jest to najczęstszy przypadek, niemal reguła u nas, że ludzie wprost od zajęcia siedzącego lub studiów jadą z deskami i ciężkim plecakiem w góry i odrazu puszczają się na dalekie tury, lub z namiętnością oddają się ćwiczeniom początkowym na kursach. Nie pomyśleli przy tym ani na chwilę, że organizm ich nie jest w zupełności przygotowany do tych bardzo wzmożonych wysiłków. Taki sposób lekkomyślnego ustosunkowania się do narciarstwa wynika po prostu z braku najelementarniejszej znajomości zasad higieny pracy fizycznej. Już to wogóle ludzie u nas nie mogą zrozumieć, że uprawianie ruchu, ćwiczenia cielesnego jest takim samym postulatem higieny osobistej, jak zachowanie czystości ciała, mycie zębów, wietrzenie mieszkania, odpowiednie odżywianie, czy wypoczynek — ani trochę mniej ważnym od wspomnianych zabiegów, których spełnienia nikt nie odważyłby się kwestionować.

Tymczasem zaś mięśnie, stawy, więzadła, serce, płuca, a również centra nerwowe, nerwy muszą się stopniowo przygotować do wysiłków, jakie na nie spadną przy zjeździe na nartach. Tego nie da się osiągnąć w ciągu 24 godzin, jakie dzielą nas od ostatniej godziny spędzonej w biurze, czy przy książce, od chwili postawienia nart na śniegu. Nic dziwnego też, że w takich okolicznościach szybko przychodzi zmęczenie i łatwo o wypadek w postaci czy to zerwania ścięgna, więzadeł, czy nawet złamania nogi. W wyniku zamiast pożytku, mamy ból, wydatek pieniężny, unieruchomienie w łóżku na parę tygodni i przeklinamy chwilę, kiedy zachciało się nam w taki „zdrowy“ sposób spędzić ferie, czy urlop. Ale to nie sport narciarski winien temu, lecz nasz własny nierozsądek i lenistwo. Po prostu nie chciało nam się wstać codziennie o 15 minut wcześniej, by odbyć poranną gimnastykę narciarską, lub poświęcić 2—3 godzin na tydzień, by wziąć udział w ćwiczeniach gimnastyki narciarskiej, urządzanej przez kluby.

Musimy uczynić i u nas regułą, że przed wzięciem udziału w kursie narciarskim, przed „wejściem w sezon zimowy“, każdy narciarz musi odbyć paromiesięczne bodaj przygotowanie fizyczne, przy czym najdostępniejszą dla każdego formą jest uprawianie gimnastyki narciarskiej. Istnieje wydana przez Towarzystwo Krzewienia Narciarstwa książeczka p. t. „Gimnastyka domowa dla narciarek i narciarzy“, napisana przez podpisanego, gdzie można znaleść wszystkie potrzebne dla narciarstwa ćwiczenia, ułożona w formie lekcji dostępnych dla każdego.

Sezon zimowy należy rozpoczynać nie od maksymalnych tur i wyczynów, lecz powoli i stopniowo powiększać wymagania stawiane naszemu organizmowi. Istnieje tu doskonała niemiecka recepta: „Langsam anlaufen, gleichmässig vorlaufen“. Dobrze jest o niej pamiętać. Iluż spotykałem dobrych narciarzy, których w pierwszych dniach na nartach niezmiernie irytowały gęste upadki w czasie zjazdu. Nie pamiętali oni jednak o tym, że organizm ich, osłabiony długo trwającym bezruchem i siedzeniem, utracił wiele ze swej sprawności i sprężystości i nie był jeszcze przygotowany do wymagań jakich od niego od razu żądano.

Nie od rzeczy będzie dalej przypomnieć, że (jakkolwiek u nas rzadko uprawiamy narciarstwo na wysokości powyżej 2.000 m. n. p. m.) bądź co bądź różnica ciśnienia odgrywa dużą rolę. W górach musimy oddychać głębiej, serce pracuje daleko żywiej, puls staje się szybszy, zmniejszone w powietrzu ciśnienie tlenu pobudza pracę płuc i krążenie krwi w ciele, wreszcie przemiana materii staje się daleko wyższa, niż na dolinach. Np. na wysokości 4.000 m wydatek energii przy tej samej pracy jest czterokrotnie większy. I w tym kierunku musimy organizmowi pozostawić pewien czas na przystosowanie się i nie odrazu iść w najwyższe góry. Zwłaszcza ludzie rzadko bywający w górach powinni o tym pamiętać.

Chcąc uniknąć narażenia się na zapalenie gardła, chrypkę, lub przeziębienie, spowodowane przez wysuszenie błon śluzowych ust i gardła, należy **oddychać tylko nosem.** Dlatego też tempo wychodzenia pod górę winno być takie, by oddech nosem wystarczał dla pokrycia zapotrzebowania tlenu. Z tych samych względów stawanie do zawodów, n. p. o odznakę sprawności narciarskiej, należy poprzedzić odpowiednim treningiem, przy którym stopniowo wzmagamy wysiłek. Jeśli przy biegu w czasie zawodów wysiłek zmusza nas do oddychania ustami, dobrze jest założyć wargę dolną na górną, bo w ten sposób unikamy nadmiernego oziębienia gardła i płuc.

Nie zapominać o odpoczynku przy wychodzeniu pod górę w czasie wycieczek. Z reguły winno się po 1—2 godzinnym stałym marszu w górę odpocząć 15—20 minut. Liczy się przeciętnie 200—300 m wzniesienia na 1 godz. marszu. Przed rozpoczęciem zjazdu wypocząć, uspokoić i odprężyć się, inaczej narażamy się na częste upadki. Każdy zaś upadek kosztuje wiele energii, nie mówiąc o „upadku ducha", jaki często z ciągłym „sypaniem się" jest związany.

Działanie mrozu na organizm ma błogosławiony wpływ na hartowanie skóry i jej nerwów czuciowych, ale nie trzeba zapominać, że nadmierna utrata ciepła jest szkodliwą dla organizmu. Przemarznięte, zimne mięśnie, stawy, więzadła stają się sztywne i łatwo o ich przerwanie, a nerwy wolno przewodzą podniety do mięśni. Dlatego przed przystąpieniem do wysiłków zaaplikować „rozgrzewające ćwiczenia", chyba, że wyszedłszy z ciepłego mieszkania, zaraz rozpoczynamy pracę. Utrata ciepła w czasie marszu i ćwiczeń zupełnie nie szkodzi, dlatego nie jest herezją, jeśli widzimy narciarzy jeżdżących w samych koszulach, pod warunkiem, że są **w czynnym ruchu.** Natomiast gdy przystajemy na dłuższą chwilę, należy natychmiast wdziać coś ciepłego na siebie, choćby nam w pierwszej chwili było bardzo gorąco. Gdy zmusi nas do tego dopiero odczuwany chłód, najczęściej jest za późno i ulegliśmy przeziębieniu. Trzeba mieć ze sobą kilka sztuk odzienia, by można łatwo i dokładnie regulować utratę ciepła. Jedna gruba sztuka jest niewygodna i ciężka, a złudzeniem jest sądzić, że dobrze grzeje, bo nie ubranie grzeje, lecz warstwa powietrza między nią się znajdująca — im więcej takich warstw na sobie mamy, tym więcej chronią nas przed zimnem.

Przy wysiłku na nartach traci organizm bardzo wiele wody dzięki wzmożonemu parowaniu przez skórę. Oczywiście ubytek wody musi być wyrównany, ale nie przez picie wody co chwilę, lub przez połykanie śniegu, co robią nagminnie początkujący, gdyż jest to prosta droga do zapalenia gardła lub kataru kiszek. Nie należy pić zimnej wody przed ochłonięciem. Pić małymi łykami i to nie lodowato zimną wodę. Najlepiej gasi pragnienie ciepła herbata, choć to wydaje się paradoksem. Winna ona być dobrze ocukrzona, gdyż cukier jest materiałem palnym dla mięśni, działa wzmacniająco na mięsień sercowy i ma dodatni wpływ pobudzający na system nerwowy. Rozpuszczony w herbacie cukier bardzo szybko jest przez przewód pokarmowy absorbowany.

Co się tyczy pożywienia, to istnieje dość rozpowszechnione wśród narciarzy mniemanie, że na nartach należy jeść przedewszystkiem tłuszcze. To nie jest słuszne. Właściwym źródłem energii mechanicznej i cieplnej w ciele ludzkim są węglowodany, (a więc cukier i potrawy mączne). Badania nad wydajnością pracy przy maksymalnych wysiłkach sportowych przy stosowaniu różnej diety odżywiania wykazują, że przy odżywianiu tłuszczami (o tej samej wartości energetycznej) daną pracę można było kontynuować przez 45 minut, podczas gdy przy tej samej wartości pożywieniu węglowodanowym tę samą pracę można było wykonać przez 3 godziny. Tłuszcze więc spożywać należy na nartach w normalnej ilości. Dalej pamiętać należy, że do dobrego trawienia tak białek jak i węglowodanów i tłuszczów potrzebne są (zwłaszcza dla dorosłego człowieka) witaminy B, znajdujące się przede wszystkiem pod łuską ziaren zboża. Dlatego polecenia godny chleb ciemny (doskonały również chleb witaminowy Simona, lub Simonar). Białko zwierzęce (mięso) lepiej się trawi niż roślinne. Pożywienie na wycieczki winno być skondensowane, suche, o dużej wartości kalorycznej. W rezerwie w kieszeni należy mieć zawsze, tak na wycieczce jak w czasie biegu, cukier, który niemal natychmiast przywraca siły, gdy słabniemy z głodu. Pożądane w pożywieniu narciarza są również owoce (najlepiej suszone).

W końcu jeszcze jedna uwaga. Choć to nam czasem z trudnością przyjdzie na wycieczce, nie zapominać zmywać codziennie swego ciała. Dobrze funkcjonująca, w czystości utrzymana skóra spełnia połowę warunków zachowania dobrego zdrowia.

Oto w krótkości najważniejsze wskazania dla każdego, chcącego zyskać na nartach zdrowie, siłę i radość. Obok starania o ekwipunek i sprzęt narciarski, staranie o ciało, które tu jest najważniejszym organem, winno być zawsze brane poważnie i serio w rachubę, bo ono to najwięcej pracuje na nartach.

Mgr. T. Biernakiewicz.

Norbert Knobloch (Austria):

TECHNIKA ZJAZDOWA.

Techniki biegu zjazdowego nie da się ująć w pewne stałe normy. Styl każdego zawodnika jest inny, indywidualny. Można jednak spróbować dawać pewne podstawy, biorąc za przykład styl naszych najlepszych zjazdowców.

Przy biegu zjazdowym trzeba przede wszystkim zważać na to, czy bieg odbywa się na podłożu miękkim, czy twardym. Ponieważ przy biegach zazwyczaj tor jest ujeżdżony, omówię tylko styl stosowany przy twardym podłożu.

Twardy tor pozwala na osiągnięcie wielkiej szybkości, której nawet przy łuku nie tracimy. Zarówno przy strzale jak i łuku, trzymamy deski prawie zupełnie równolegle. Żeby skręcić mając narty ułożone równolegle, musimy pracować równomiernie całym ciałem, gdyż inaczej zbyt dużo tracimy sił, a co to znaczy przy dłuższym biegu zjazdowym, z tego każdy zawodnik zdaje sobie sprawę. Dlatego trzeba jak największą uwagę zwrócić na czystość stylu.

Należy więc trenować:

1) Pewność w zjeździe wprost i w poprzek stoku, również w wielkiej szybkości.

2) Pewność w zjeździe poprzeczką.

3) Wychylenie.

4) Przysiadanie i prostowanie się przy skręcie.

5) Krótkie łuki.

6) Długie łuki.

7) Łuki skokiem.

8) Łuki wielokrotne.

Z taktyki:

1) Zmiana kierunku jazdy przez wyzyskanie terenu.

2) Zmiana kierunku jazdy, utrudniona przez
 a) ukształtowanie terenu,
 b) wyznaczony tor.

1) Jazda wprost i w poprzek stoku. Tutaj trzeba pewności w szybkiej jeździe, również przy nierównym terenie i niekorzystnym śniegu. Przez to zjazdowiec nabiera pewnej zręczności na nartach. Przy prostym zjeździe strzałą trzeba tułów pochylić jak najdalej w przód. Na zjeździe prostym, nie ostrym jednakże, można dla osiągnięcia większej szybkości ciężar ciała przełożyć jak najdalej ku tyłowi. Przy tym należy uważać na fale terenowe i natychmiast prostować się ku przodowi, gdyż inaczej upadek jest pewny. O ile przy zjeździe strzałą natrafimy na przeciwstok, trzeba tułów pochylić ku tyłowi, w przeciwnym bowiem razie można się wbić w niego. Dlatego wysuwamy jedną nartę i na przeciwstoku zaraz po zagłębieniu tułów znowu pochylamy silnie w przód. Przy zbyt szybkiej jeździe można odstęp między nartami trochę powiększyć, przez co jazda staje się pewniejsza.

O ile zjeżdżamy przez teren falisty, wtedy trzeba uważać, żeby każdą nierówność „wydeptać". Zważać, żeby narty jak najmniej znajdowały się w powietrzu, ponieważ wtedy niebezpieczeństwo upadku jest większe. Trzeba zaraz po szczycie fali narty jak najprędzej przycisnąć do śniegu. Robi się to przez prostowanie kolan. W zagłębieniu kolana same się znowu uginają przez ciśnienie wznoszącego się ponownie stoku, tak że jesteśmy przygotowani do drugiej fali. Również dobrze jest posługiwać się kijami w ten sposób, że wbijamy je na szczycie fali. W ten sposób utrzymujemy równowagę. To samo tyczy się jazdy w poprzek stoku, tylko należy zważać, żeby nartę górną wysunąć o 10 do 20 cm, a kolana mocno ścisnąć, bo przez to osiągamy pewną postawę. Kolana należy trochę wysunąć do stoku. Nie należy kantować! Hamuje to tylko szybkość i męczy kostki, a oznaką zbyt wielkiego kantowania będą małe skoki. Tułów należy lekko pochylić od stoku, a bark dolny skręcić ku tyłowi, przez to osiągamy najpewniejszą postawę w zjeździe w poprzek stoku. W terenie falistym prowadzimy narty trochę szerzej, poza tym stosuje się to samo, co przy zjeździe strzałą. Skutecznym ćwiczeniem są tu skoki po falach terenowych.

2) Poprzeczkę stosuje się w czasie biegu prawie zawsze. Każdy zjazdowiec musi umieć pod każdym kątem do kierunku jazdy jechać poprzeczką. Bardzo ważne jest tu płaskie trzymanie nart. Kantowanie służy bowiem do przejścia z poprzeczki do jazdy w poprzek stoku. Narty naturalnie trzymamy dosyć szeroko, tułów odchylamy od stoku, kijki zwisają luźno z boku. Oto przykład kiedy stosujemy poprzeczkę: mamy stromy, zjeżdżony stok, zamknięty lasem, przez który prowadzi krótka przecinka do następnego stoku. W końcu tej przecinki jest miejsce strome, przed którym mamy wykonać skręt w prawo. Istnieje kilka możliwości przejazdu tej przecinki. Można krótkimi skrętami zamachowymi zjechać aż do wjazdu, i potem poprzeczką obsuwać się przez całą przecinkę, żeby być przygotowanym do skrętu w prawo. — Trzeba naturalnie zważać, żeby narty w czasie obsuwania się były skierowane w prawo tak, że tylko zaczynamy kantować, żeby wziąć ten skręt w prawo. Drugi sposób polega na tym, że do przecinki jedziemy prędko, a dopiero w samej przecince hamujemy poprzeczką, żeby potem skręt na prawo dobrze wykonać. Trzeci sposób wygląda tak, że jedziemy bardzo powoli do przecinki, którą potem bierzemy strzałą. Ten sposób jednak jest bardzo ryzykownym i trzeba go przedtem wypróbować.

3) Wychylenie jest może najważniejszym warunkiem dobrego wykonania i udania się

skrętu, lub przezwyciężania przeszkód terenowych. Zwłaszcza przy końcu skrętu i na przeciwstoku, lub na garbie jest wychylenie bardzo ważne. O ile n. p. na garbie znajduje się bramka, a drugą znajdującą się na stromym stoku można osiągnąć wielkim łukiem, wtedy wychylenie jest najważniejszym warunkiem udania się łuku. Wychylenie tułowia musi więc zawsze odpowiadać spadkowi stoku. Tak samo bardzo ważne jest, żeby kolana na garbie wypchnąć ku przodowi. Po pierwszej bramce trzeba się więc w biodrach silnie pochylić ku przodowi, kolana wypchnąć w przód i przyjąć niską pozycję. O ile wychylenie będzie za małe, wtedy na stromym stoku nie można się utrzymać, ponieważ nogi po prostu uciekają. O ile kolana są dobrze wypchnięte ku przodowi, można łuk, nawet na bardzo stromym stoku, łatwo wykonać przez prostowanie się. O ile robimy łuk na stromym stoku i na końcu nie obsuwamy się, ani nie tracimy na szybkości, jest to znak, że łuk dobrze był wykonany.

4) Wśród zjazdowców można rozróżnić dwie grupy. Pierwsza, która przy łukach zachowuje zawsze tę samą postawę, druga, która przed i po łuku przyjmuje postawę niską, względnie wysoką.

Drugi sposób uważam za lepszy, przedewszystkim na złym śniegu, ponieważ kiedy prostujemy się energicznie, przy czym tułów wychylamy w przód i do środka, odciążamy tyły nart, tak że o wiele łatwiej jest nam kręcić, niż przy nartach obciążonych. Nim się więc łuk rozpoczyna, ciało znajduje się w pozycji niskiej. Następnie kolana energicznie prostujemy i tułów rzucamy w przód i dośrodkowo. Po czym, po wykonaniu skrętu przechodzimy do niskiej pozycji. Tego naturalnie nie należy wykonać nagle, lecz pomału i harmonijnie, żeby potem w spokoju czekać na następny skręt. Najlepszym treningiem do tego wzniesienia się i opuszczania będzie jazda między drzewami, ponieważ tutaj zawodnik jest zmuszony lawirować między drzewami. Łatwiej mu to przyjdzie, o ile będzie tyły nart odciążać.

5) Krótkie łuki robimy albo celem zmniejszenia szybkości, albo bardzo krótkie łuki, przy których nie tracimy na szybkości. Dobry zjadowiec musi mieć opanowane łuki nawet w wielkiej szybkości, tak w otwartym, jak też w odkrytym terenie. W pierwszym wypadku, kiedy chodzi o zmniejszenie szybkości, trzeba przyjąć postawę niską, wychylić się w przód i silnie kantować. W tym kantowaniu nie wolno jednak przesadzać, ponieważ narty zaczną skakać. Przy drugim sposobie trzeba tylko tyle kantować, żeby się nie obsunąć. Ważne w tym wypadku jest wąskie prowadzenie nart, wielkie wychylenie tułowia i wypchnięcie kolan. Również nartę górną należy dalej wysunąć, niż zazwyczaj.

6) Długi łuk zaczynamy w zjeździe w poprzek stoku. Narta górna jest wysunięta i odciążona. Cały ciężar spoczywa na narcie dolnej. Kolana ugięte dosyć silnie, tułów wychylony w przód i trochę dośrodkowo. Bark wewnętrzny należy cofnąć w tył. Teraz łuk: prowadzenie nart wąskie i równoległe. Należy się bardzo energicznie „wyśrubować“ w górę. Kolana należy nagle wyprostować. Równocześnie tyły nart zostają odciążone i można je wykręcić do nowego kierunku jazdy. Również narta, która przedtem była dolną, teraz wysunie się naprzód, gdyż jest nartą górną. Kiedy narty znajdą się w linii spadku, wtedy ciężar ciała przenosimy na nogę dolną a bark cofamy. W środku, kiedy znajdujemy się prawie w linii spadku, jest ciało całkiem wyprostowane w przód. W tej pozycji pozostaje zaledwie



przez ułamek sekundy. Kiedy narty zaczynają się skręcać, tułów i kolana „wkręcają się“ z powrotem do niskiej pozycji. Długi łuk różni się tym od krótkiego, że prostowanie się i przejście do niskiej pozycji trzeba wykonać harmonijnie. Przy długim łuku należy narty prowadzić wąsko, mieć dobre wychylenie i wypchnięte kolana, co wszystko ułatwia wykonanie łuku.

7) Łuk skokiem różni się od innych tym, że prostowanie tułowia następuje szybciej i energiczniej, tak że narty odrywamy całkowicie od podłoża, a skręt robimy w powietrzu. Trzeba zważać, żeby równocześnie obydwie narty oderwać od śniegu i żeby przy lądowaniu za bardzo nie kantować, ponieważ przez to narty zaczynają skakać, co może prowadzić do upadku. Zmiana ciężaru następuje również w powietrzu. Należy skoczyć nie za daleko, ponieważ po lądowaniu i tak obsuwamy się jeszcze.

8) Łuk wielokrotny. Przez to rozumie się płynne połączenie wzniesienia się i przejścia do postawy niskiej. Musi to być ruch harmonijny, płynny. Należy się wznieść, kręcić łuk i „wśrubować się“ znowu do niskiej pozycji, żeby się zaraz znowu wznieść do nowego łuku. Trzeba przy tym zważać na to, żeby przy krótkim łuku wszystko odbywało się prędzej, niż przy długim. W czasie treningu należy ćwiczyć na zmianę długie i krótkie łuki.

Taktyka biegu zjazdowego.

Przez taktykę rozumiemy jak najbardziej celowe i racjonalne rozłożenie sił na całą trasę. Warunkiem jest tu zupełne opanowanie techniki. Także bardzo ważną jest umiejętność zmiany kierunku przez wyzyskanie terenu. N. p. zachodzi pytanie, czy skręcić na garbie, czy w niecce, czy też dopiero po przejechaniu przeszkody. Zależy to od różnych czynników. Możliwe są wszystkie trzy ewentualności. Czasem jednak trzeba zmienić kierunek w trudnych warunkach, jak np. przy powyżej wspomnianym przykładzie: stok ostry, otwarty, zamknięty lasem, przez który przechodzi przecinka. Koniecznie trzeba stok przejechać bez upadku, gdyż inaczej tracimy spokój i widok na wjazd. Potem można w sposób już omówiony wjechać w przecinkę. Szybkość możemy regulować przez kantowanie. Trzeba to ciągle trenować i potem pamiętać miejsce, gdzie najlepiej wjechać w przecinkę. Przy takich sprawach jednak zależy wszystko od zawodnika, bo jednemu odpowiada ten styl, a drugiemu inny. Dlatego trudno narzucić jakieś stałe normy dla biegu zjazdowego. Przy treningu należy więc zwracać uwagę przede wszystkim na technikę, styl każdego zjazdowca ma pozostać indywidualny, tylko należy go doskonalić. Taktykę jednak trzeba przerabiać i poprawiać, bo przez to można się dużo nauczyć i nie jeden bieg został wygrany taktyką.

Inż. M. Maurizio.

Kilka uwag o sprzęcie narciarskim.

Ktoś, kto się choć raz zetknął bliżej z nartami, spostrzeże odrazu, że posiadają one kształt odpowiadający idealnie celowi, do jakiego służą i że nie można tu nic ani dodać, ani ująć. Kształt narty jest skończony i przy tym skończenie prosty, za czym: cel osiągnięty Płacimy zatem dzisiaj za to, co w istocie jest i powinno być zasadą przy produkowaniu jakiejś rzeczy: aby forma odpowiadała celowi. Płacić dzisiaj można za **jakość materiału**, a nie za formę. Tymczasem muszę zacząć od stwierdzenia faktu, że moda, która rządzi naszymi ubraniami codziennymi, nie opuściła dogodnej okazji, ażeby rozpanoszyć się i w sporcie, w szczególności w narciarskim. Każdy nowy sezon zimowy przynosi jakiś „ostatni krzyk mody narciarskiej“, jakieś „wynalazki“, rozreklamowywane zręcznie przez kupców jako ostatnie „zdobycze techniki narciarskiej“, które polegają na tym, że na przykład buty mają mieć koniecznie białe skórkowe naszywki na nosach, a obcasy ze skóry w groszki, bo inaczej... ani myśleć o nauczeniu się jazdy na nartach! Oczywiście takie buty „muszą“ być droższe — lekko licząc — o 50% ceny normalnych butów. Nikt nie zastanawia się nad tym, czy sprzęt który kupuje odpowiada celowi, któremu ma służyć! Polegać na tym, że kupiec t. zw. solidnej firmy, zna się na swoim fachu i rzetelnie doradzi, byłoby rzeczą — skromnie mówiąc — lekkomyślną! Nie ma u nas, niestety! — poza małymi wyjątkami w Zakopanem i jedną firmą krakowską, fachowych kupców. W Krakowie na przykład, są takie nonsensy, że w sklepach sportowych sprzedaje się buty narciarskie dwojakiego rodzaju: t. zw. „zwykły fason“ i „fason zakopiański“, przy czym ten drugi jest zaraz o 40% droższy, choć oba są z tej samej skóry, oba są w tym samym stopniu odporne na wilgoć i zużycie — różnica zaś leży w tym, że pierwsze są uszyte źle, drugie zaś względnie dobrze — jeżeli chodzi o formę buta narciarskiego. Zatem płaci się drożej za to, co w istocie jest i powinno być zasadą przy produkowaniu jakiejś rzeczy: ażeby forma odpowiadała celowi. Płacić drożej można za jakość materiału ale wszystkie buty mają być robione na odpowiednio dobrym kopycie! W większości wypadków jest nawet tak, że kupiec wogóle nie wie co ma sklepie i na przykład klasyfikuje narty po kolorze: damskie to są jasne! a męskie — ciemne! i jest święcie przekonany, że sprawę „fachowo rozstrzygnął“. Roma locuta — causa finita! Nie mam zamiaru omawiać wszystkich modyfikacji sprzętu narciarskiego — wymagałoby to sporo miejsca — ograniczę się do podania zasadniczych danych, jakim powinien odpowiadać ekwipunek.

N a r t y: Rozróżnić trzeba 3 zasadnicze typy, narty turystyczne, biegowe, skokowe. 2 ostatnie typy używane są wyłącznie przez zawodników, dlatego pominę je tutaj. Natomiast narty turystyczne ,jako najbardziej rozpowszechniony typ, i jako typ. który nieco zmodyfikowany dał narty t. zw. zjazdowe — wymagają szerszego omówienia.

D ł u g o ś ć i s z e r o k o ś ć nart zależy od następujących czynników: 1) wzrostu narciarza, 2) jego wagi, 3) terenów, w którym się nart używa. Długość narty mierzy się następująco: stawia się nartę pionowo i narciarz stojąc prosto, chwyta swobodnie wyciągniętą ręką nartę za dziób tak, aby dotykał on środka dłoni. Jeżeli teraz narta będzie mieć 5 cm. więcej — to sklasyfikujemy ją jako długą, jeśli 5 cm

mniej — jako krótką. Narciarz przy danym swoim wzroście ważący więcej — powinien używać nart dłuższych, niż tego samego wzrostu narciarz o wadze lżejszej. Turysta używa nart krótszych, gdyż porusza się w terenie bardziej urozmaiconym, obfitującym w szereg przeszkód, w postaci czy to lasu, czy „holwegów“, czy rowów i t. p. Narty krótsze są bardziej zwrotne, łatwiej na nich kręcić, podczas gdy narty długie zapewniają spokojny bieg i szybki zjazd. Ogólnie można powiedzieć, że narty mogą być tak długie, aby jeszcze nad nimi panować, czyli by na wszystkich gatunkach śniegu móc bez wysiłku kręcić. Dołącza się więc tutaj jeszcze czynnik czwarty, umiejętność jazdy. Lepiej jeżdżący narciarz używa — w stosunku do swego wzrostu i wagi — nart dłuższych. Dla narciarza początkującego wskazane są narty krótsze. Dla kobiet absolutnie narty krótsze nawet, niż normalne! Oczywiście nie należy przesadzać w żadnym kierunku i utrzymać granicę owych 5 cm.! Szerokość nart podaję tylko w odniesieniu do typu turystycznych i normalnych. A więc: pod wiązaniem około 7.5 cm., łopatka około 9.5 cm., na końcu 8 cm. Liczby te odnoszą się zarówno do nart męskich, jak i damskich. Narty węższe od podanych wyżej nie nadają się do turystyki i biegów zjazdowych, gdyż wcinają się za bardzo w śnieg i łatwiej się przewrócić. Nieco szersze, niż te które podałem, mogą być używane jedynie przez zawodników, dla turysty i przeciętnego narciarza nie wskazane, gdyż męczą bardzo kostki — zwłaszcza przy przejeździe ukosem przez strome zbocze na twardym śniegu.

Popyt na narty przesadnie szerokie plącze się jeszcze tu i ówdzie, jako pozostałość mody, która niewiadomo skąd się u nas wzięła! Zaszło tu swego czasu jakieś nieporozumienie, tem przykrzejsze, że zaczęło się od zawodników-zjazdowców, którzy zaczęli używać tych t. zw. „zjazdówek“ przesadnie szerokich, nie zastanawiając się zupełnie nad celowością takiego sprzętu! Szybko się jednak zorientowano w popełnionym błędzie i wrócono do celowych wymiarów szerokości nart. Niestety wśród szerokiej, a nie orientującej się publiczności pozostała ta nonsensowna moda na jak najszersze „zjazdówki“. Przeciętna grubość nart pod wiązaniem waha się w granicach od 2.5 cm do 3.5 cm.

Przechodząc do samego kształtu nart, poza wymiarami podanymi wyżej — rzuca się w oczy jako najważniejszy element forma łopatki. Rozróżniamy tu 2 typy formy łopatek — mówię o nartach turystycznych — a mianowicie typ telemark (łopatka szeroka i silnie podgięta, o krótkim promieniu krzywizny) i typ Gresviga (łopatka węższa, łagodniej podgięta, o dłuższym promieniu krzywizny). Drugi typ łopatki, Gresviga jest bezsprzecznie lepszy, gdyż stawia mniejszy opór przy uderzaniu o śnieg w czasie jazdy, bowiem kąt, jaki powstaje między płaszczyzną przecinanego śniegu a łopatką narty — jest mały (ostry). Należy zatem unikać nart o dziobach za silnie podgiętych!

Jeżeli chodzi o elastyczność nart, w szczególności dziobów, to giętkość ich nie powinna być, ani za wielka, ani odwrotnie — za mała. Trudno podać jakąś teoretyczną wartość elastyczności nart. W tym wypadku ocenia się rzecz praktycznie, przy czym dobry stolarz, lub wytrawny narciarz potrafią wyczuć ręką należytą sprężystość drzewa. Jest to oczywiście zależne też i od gatunku samego drzewa, przy czym wiadomo, że najodporniejszym materiałem na wyrób nart, jest drzewo hickory (Caria), drugim co do jakości jest jesion. Niesłychanie ważną jest obróbka materiału drzewnego, cięcie, suszenie, gięcie nart i powtórne suszenie! Wymaga to precyzyjnej znajomości drzewa i dużego wieloletniego doświadczenia — bez tych danych nie można zrobić dobrych nart z najprzedniejszego nawet drzewa! Stąd nieraz się widzi tańsze sorty nart, gdzie drzewo jako materiał nie przedstawia żadnych wad, natomiast wykonanie jest tak wadliwe, że w rezultacie narta nie przedstawia innej wartości, poza opałowym drzewem. Wniosek z tego prosty: nie kupować tanich nart, pochodzących z niewiadomego źródła, bo będzie to tylko wyrzucenie pieniędzy. Mylne jest przekonanie, jakoby początkujący narciarz powinien używać nart gorszych, gorzej wykonanych i przez to wadliwych! Odwrotnie, powinien mieć sprzęt jak najlepszy, bo łatwiej mu wtedy przyjdzie opanowanie nart i szybciej się nauczy jeździć. Czy przygotowując się do egzaminu zadawalniamy się podręcznikami przestarzałymi, błędnymi, czy też może szukamy jak najlepszych? Czy wyruszając w podróż, weźmiemy złą mapę — czy dobrą? Czy ucząc się wiosłować siądziemy do krzywej i połamanej łodzi? Kto by jednakże chciał tak postępować, popełni błąd, którego jaskrawość jest aż nadto widoczna! Zatem używajmy nart jak najlepszych, bo to w rezultacie daje i najlepsze wyniki i taniej kosztuje.

Czy kantować narty, czy to kantami stalowymi, czy mosiężnymi i t. p.? Narciarz początkujący nie powinien kantować sobie nart. Trudniej mu bowiem przyjdzie nauka. Narciarz wprawny, rzetelnie umiejący już jeździć turysta, nie mówiąc o zawodnikach, powinni mieć kanty, przy czym najlepsze są stalowe. Okantowane narty wymagają większej precyzyjności przy wykonywaniu ewolucji, a zarazem bardzo ułatwiają jazdę na twardym zlodowaciałym śniegu. W zasadzie powinno się kantować tylko narty hickorowe, jako że drewno ich jest odpowiednio twarde, podczas gdy jesion już jest miększy i kruchszy i z tego powodu nie wytrzymuje dużej ilości śrubek, kantów — w rezultacie kanty się odrywają i narta się szczypi. Dla tej samej przyczyny nie należy absolutnie kantować nart jesionowych podlejszego gatunku, bo zamiast je poprawić, jeszcze się psuje to, co i tak jest nie świetne. Między innymi sprawdzianem jakości drzewa, z którego zrobiono narty jest waga tych nart. Można powiedzieć, zakładając należyte wysuszenie drzewa, że im cięższa narta, tym lepsze drzewo i na odwrót — im lżejsze drzewo, tym gorsza narta. Oczywiście przy danych wymiarach długości, szerokości, grubości i t. d. Znów trudno tu podać jakąś stałą wartość i trzeba się uciec do pomocy wytrawnego narciarza, lub dobrego stolarza przy ocenianiu wagi nart i wnioskowaniu stąd o jakości drzewa. Nawiasem dodam, że ciężar gatunkowy hickory jest większy, niż jesionu. Na koniec trzeba jeszcze pamiętać o jednym, mianowicie, że każda narta może się złamać, nie ma niełamliwych nart! Różnica leży jednak w tym, że do dobrej narty można dokleić tanim kosztem nowy dziób i narta jest jak nowa, bez najmniejszego uszczerbku jakościowego — zaś doklejenie dzióba do narty podłej, nie opłaca się, a czasem nawet nie da się uskutecznić.

W i ę ź b y: Zajmę się tylko typami wiązań turystycznych, pomijając więźby używane do biegów płaskich i skoków. Odmian więźb turystycznych jest bardzo dużo, tak że omawianie wszystkich zajęłoby za dużo czasu i miejsca — ograniczę się do wymienienia dwóch najpopularniejszych. Pierwszym, zasługującym ze wszech miar na uznanie jest „Slalom“. Jest to wiązanie turystyczno-zjazdowe i śmiało je można nazwać uniwersalnym. Drugi typ, to „Tatry“ — konstrukcyjne słabsze, wreszcie szczęki „El-Ge“ najgorsze, a niestety najbardziej rozpowszechnione. Najważniejszą częścią wiązań są szczęki (baki), które trzymają przód buta. Powinny posiadać odpowiednią wysokość, szerokość i wytrzymałość. Jako turystyczne przede wszystkim wiązanie powinny się dawać regulować w zależności od wymiaru buta. Najlepiej tym warunkom od warunkom odpowiada „Slalom“. Miejsce przyśrubowania więźby do narty obliczamy następująco: długość narty w cm mnożymy przez współczynnik — 0.465 i otrzymaną wartość w cm. odmierzamy od piętki narty — w tej odległości przychodzi przednia krawędź szczęki. Jeżeli narty nie są dobrze zważone, (dziób powinien wychylać się od poziomu w górę), to można szczękę przesunąć jeszcze do przodu w granicach do 5 cm. Drugą ważną rzeczą jest przyczep rzemieni. Najlepiej przewiercić w narcie pod szczęką dziurę tak, aby oś otworu była w połowie grubości stopki narty. Umiejscowienie otworów w stosunku do szczęki: oś otworu cofnięta ku tyłowi o 2 do 3 cm, licząc od tylnej krawędzi szczęki. Przez otwór ten, przeciągamy 2 niezbyt grube rzemienie, jeden ze skóry t. zw. blankowej, drugi z przetłuszczonej świńskiej, lub bawołej. Rzemieni nie należy zszywać, tracą bowiem na elastyczności. Na koniec spinamy rzemienie tylnikiem metalowym, przy czym najlepiej używać tylnika sprężynowego. Ten typ wiązań spełnia najlepiej swoje zadanie, gdyż siła skośnie działająca na obcas buta przyciska piętę do narty, dobrze trzyma przód buta w szczękach, co w sumie daje dobre czucie narty, czego rezultatem jest pewniejszy zjazd. Wiązania, w których punkt zaczepienia rzemieni jest umiejscowiony na szczęce i stąd siła działająca na but biegnie równolegle do osi n[illegible]y, są zdecydowanie złe. Nie ma bowiem żadnego czucia narty, prócz tego przy podejściu pracują wyłącznie palce u nóg, co n. p. w głębokim śniegu powoduje szybkie zmęczenie ogólne, a w szczególności palców u nóg. Często skutkiem nadmiernego zginania stopy (gdyż musimy wysoko dźwignąć obcas, aby móc wreszcie palcami nóg wydostać nartę ze śniegu) but uciska na palce, powodując dotkliwe otarcia skóry, zwłaszcza, że przeciążona pracą noga silnie się poci. I znów nie wiadomo skąd się wzięła fałszywa opinia, że typ wiązań o skośnym działaniu siły na obcas jest typem wyłącznie zjazdowym, nie nadającym się jakoby do turystyki? Przecież ten typ wiązań nie jest bynajmniej nowym! Jest to poprostu stare, tak jak narty turystyczne wiązanie Huitfeld, o tyle ulepszone, że otwór na rzemień jest cofnięty do tyłu i mniejszy, gdyż szczęki przykręcono na wierzch. Owa dziura na rzemień, praktycznie biorąc, bynajmniej narty nie osłaba. Jeżeli narta się łamie pod więźbą, to albo upadek narciarza był wyjątkowo fatalny, co się niesłychanie wprost rzadko zdarza, albo jeżeli upadek był przeciętny, to drzewo, z którego narty zrobiono, było diabła warte i narta złamałaby się tak samo gładko przy lada okazji, niezależnie od wywierconego otworu!

Z kolei zajmę się formą b u t a n a r c i a r s k i e g o. Skórę jako materiał pomijam — ta rzecz jest każdemu wiadoma, a sprawdzić jakość skóry, gdy but już jest uszyty, jest bardzo trudno i trzeba się na skórze dobrze znać. Polegamy więc w tym wypadku na rzetelności szewców. Najważniejszym elementem buta narciarskiego jest jego oś. But ma być tak uszyty, ażeby oś poprowadzona przez podeszwę buta, połowiła nos buta i obcas — przy czym, gdy taki but postawimy na narcie — oś buta ma się pokrywać z osią narty. Tylko dla tak uszytego buta można dobrze zamontować więźbę. Niestety u nas szewcy nie potrafią, czy nie

chcą — licho ich wie! — stosować się do tych wymagań i robią buty z większym lub mniejszym odchyleniem od tej zasady, co w rezultacie daje buty mniej lub więcej krzywe. Krzywy but charakteryzuje się tym,że posiada dwie osie: jedną — połowiącą nos, drugą — obcas, nie pokrywające się wzajemnie. Gdy taki but postawimy na narcie, to albo obcas albo nos muszą wystawać za daleko poza nartę — co oczywiście uniemożliwia odpowiedni montaż wiążb, nie mówiąc już o jeździe w takim obuwiu. Ponieważ, jak wspomniałem, nie ma u nas butów o idealnej formie, zatem trzeba kupować te, które najbardziej się do wymaganej formy zbliżają. Granica odchylenia od osi nie może przekraczać 2 cm, jeżeli narty mają być jeszcze poprawnie zmontowane.

Fabrykanci butów narciarskich zdają się chorować na jakiś dziwny przerost fantazji, którą zaklinają w nos buta narciarskiego. But narciarski bynajmniej nie potrzebuje tak potężnego nosa, wcale się tego od buta nie wymaga. Odwrotnie, nos buta narciarskiego powinien być normalnie płaski, oczywiście w proporcji do całego kształtu buta, który uszyty z grubszej skóry, posiadający grubą podeszwę, musi być masywniejszy od normalnego codziennego obuwia. Ale po co zaraz przesadzać. But z takim stęporowym nosem,wygląda karykaturalnie — jest niezgrabny i nie celowy. Myliłby się kto by sądził, że taki potężny przód buta lepiej tkwi w wiążbie! Bynajmniej! Szczęki należy montować tak, aby krawędź podeszwy przy nosie buta wystawała 5 mm poza przednią krawędź szczęk. Szczęki muszą obejmować przód buta t. zn. — przylegać do bocznych krawędzi podeszwy na całej swej długości i powinny być też tej samej wysokości co nos buta. Tylko wtedy but dobrze siedzi w szczęce. Pasek napalcowy idący przez nos buta jest zabezpieczeniem przed wyskoczeniem nosa buta ze szczęk do góry, ale nigdy nie służy do pracy wciskania nosa buta w szczęki. Tę pracę spełnia rzemień biegnący do obcasa. Dobre buty narciarskie szyje u nas szewc A. Kowalski w Zakopanem, obuwie tej firmy jest tak solidne i odpowiadające wymogom narciarstwa, że trudno mi się powstrzymać tutaj od wydania o niej dodatnego sądu.

Narty, wiążby i buty, to są te trzy zasadnicze i najważniejsze części ekwipunku narciarza. Pozostały jeszcze do omówienia podrzędniejsze składowe sprzętu, a to: kijki i części ubrania. Odnośnie do kijków — to gra tutaj rolę ich długość, którą dobieramy w ten sposób, iż stojąc prosto, przesuwamy oparty o podłogę kijek pod pachą wyciągniętej w poziomie ręki. Kijek posiada odpowiednią długość, jeżeli swobodnie przejdzie pod tak wyciągniętą ręką. Kwestia materiału, z jakiego kijki zrobiono, nie jest zupełnie obojętną — kijek ma być lekki i wytrzymały. Najlepiej temu warunkowi odpowiada tonkin. Celem wzmocnienia kijków można je owinąć izolacją na międzywęzłach, używanie w tym celu okuć metalowych nie jest wskazane. Przy kijkach bambusowych i tonkinowych należy pamiętać, że nie znoszą one nagłych zmian temperatury. Nie należy po przyjściu z mrozu stawiać kijów blisko pieca, a także rozgrzanych kijków, choćby tylko wyższą nieco temperaturą pokojową, nie wynosić odrazu na mróz. W obu wypadkach kijki łatwo i często pękają. Można jednakże tej niedogodności zaradzić przez nawiercenie malenkich otworków tuż pod t. zw. kolankami na kijkach (międzywęźla); średnica otworków nie powinna przekraczać jednego milimetra. Pętle u kijków mają być szerokie i z miękkiej skóry. Kolor natomiast jest kompletnie obojętny i zależy od gustu narciarza. Kije owijane masą celluidową i t. p. są bardzo drogie, a nie wiele zyskują na jakości. Talerzyki do kijków i osadzenie ich — to chyba jedyny artykuł sportu narciarskiego, który nie wykazuje rażących wad — wybór zatem zależy od gustu.

Kostium narciarski zależy wyłącznie od wymagań estetycznych nabywcy. Widuje się oczywiście dużo bezkrytycznie wystrojonych papug, sądzę jednak, że taki krzyczący strój najmniej harmonizuje z zimową szatą przyrody Jednakże niezależnie od tego istnieje w dzisiejszej modzie ubrań narciarskich wiele niedorzeczności. Pomijając kwestię koloru kostiumu narciarskiego, która jest rzeczą osobistego gustu, weźmy za przykład kurtkę. Kuse „fraczki" narciarskie, z pod których wychodzą spodnie, sweter lub koszula, mijają się ze swym celem, którym jest osłona przed zimnem, wichrem i śniegiem. Poza tym, jeśli nie można ich zapiąć pod samą szyję, są zupełnie bez wartości praktycznej, a stają się przedmiotem elegancji. Koniecznym szczegółem ubioru narciarza jest wiatrówka, która powinna być dostatecznie długa, szczelna, a przy tym lekka. Wodoszczelne (gumowane) wiatrówki są niehigieniczne i można ich używać tylko w czasie silnego wichru i śnieżycy. W tych samych warunkach konieczne jest szczelne nakrycie głowy i uszu (polecenia godne pilotki) — przy dobrej pogodzie wystarczy najzupełniej całkiem lekkie nakrycie głowy, względnie nawet opinka na włosy. Ważnym szczegółem ubrania narciarza-turysty są swetry, których dobrze jest mieć dwie sztuki, by móc mieć drugi do przebrania. Jeżdżenie tylko w samych swetrach jest bezsensowne, gdyż ani nie chroni przed wiatrem, ani nie zabezpiecza przed przemoknięciem od tającego śniegu (śnieg lepi się łatwo do wełny). Spodni używa się dwojakich: długich, kroju norweskiego, obcisłego lub wyrzucanego na buty, (oba fasony wpuszczane w buty), które dobrze zabezpieczają przed wtargnięciem śniegu do środka buta — oraz krótkich pump, do których są konieczne kamasze, dla uchronienia się od przemoczenia butów (śnieg łatwo przylepia się do pończoch i skarpet, a topiąc się na ciepłej nodze, wlewa się do środka). Podobnie w zupełności nie przydatne są owijacze, które krępują nogę, tamując obieg krwi, a przez to narażają łatwo na przemrożenie odnóży. Nie trzeba specjalnie podkreślać, że turysta-narciarz nie może ruszać się w drogę bez dobrych. ciepłych rękawic, których trzeba mieć koniecznie dwie pary, — w razie przemoczenia lub zagubienia druga para w rezerwie. Niezmiernie ważnym szczegółem wyekwipowania narciarza, o którym się często zapomina, lub lekceważy, są okulary śniegowe. Bardzo liczne wypadki silnego zapalenia spojówek, lub nawet chwilowego porażenia nerwu ocznego (chwilowe oślepnięcie, które natychmiast nie leczone może doprowadzić do utraty wzroku), wymownie wskazują na konieczność zaopatrzenia się w okulary, chroniące przed nadmiernym blaskiem światła na śniegu. Ani ochronne daszki celuloidowe (jak przy tenisie), ani zwykłe okulary zaciemnione nie są tutaj wystarczające. Okulary śniegowe winny chronić oczy zupełnie, zakrywając również dostęp silnemu blaskowi z boku. Najlepsze są okulary celuloidowe (nie tłukące się), o barwie brązowo-zielonej przeciw słońcu, żółto-pomarańczowej przy mgle.

Do sprzętu należy zaliczyć też smary. Jest ich dużo gatunków i odmian krajowych i zagranicznych. Nadmienię, że polskie smary są nie tylko dobre, ale w wielu wypadkach lepsze od zagranicznych! Początkujący narciarz niechaj używa nie więcej, niż 3 gatunki smarów, bo to zupełnie wystarczy. Z krajowych dobrych smarów na pierwszym miejscu trzeba postawić „Haug — uniwersalny", następnie „Dogoń" i inne.

Tak mniej więcej przedstawia się w ogólnych zarysach podany sprzęt narciarza turysty.

Z KSIĄŻEK.

W Bibliotece Narciarskiej Towarzystwa Krzewienia Narciarstwa, jako numer 8, ukazał się nowy podręcznik mgr **T. Biernakiewicza: „Jak uczyć dzieci i młodzież jazdy na nartach"**. We wstępie autor oświadcza, że „żaden samouk ani też nauczyciel, nie znający dostatecznie najogólniejszej teorii narciarstwa, nie będzie mógł z tej książeczki odnieść korzyści". I tak też jest w rzeczywistości. Należy jednak dodać, że z powodzeniem książeczkę tę użyć może jedynie nauczyciel narciarstwa, posiadający zdolności i przygotowanie pedagogiczne.Metoda naturalna o jakiej ten podręcznik traktuje, stawia nauczycielowi zadania, które rozwiązać może tylko przy pomocy zdolności pedagogicznych. A te przecież winny cechować każdego nauczyciela.

Autor w **części ogólnej** daje wysoko wartościowe wskazówki na temat podstaw biologicznych nauczania jazdy na nartach dzieci i młodzieży, przedstawia ogólne zasady metody naturalnej, przeprowadza porównanie pomiędzy jazdą zamachową a oporową, podając należycie uzasadnione biologicznym funkcjonalizmem powody, dlaczego w nauczaniu początkowym należy stosować jazdę zamachową. W dalszym ciągu części ogólnej autor zapoznaje czytelnika z przebiegami ruchowymi, które charakteryzują jazdę zamachową (dając między innymi sugestywny obraz przebiegu ruchu zwanego „wśrubowaniem"), a z których winien nauczyciel całkowicie zdawać sobie sprawę, chcąc osiągnąć dodatnie wyniki w swoich poczynaniach. W końcu następuje charakterystyka form terenowych, które zdaniem autora posiadają wybitne znaczenie dla nauczania. Autor dzieli teren na sześć typów, z których w jednym miejscu 6-ty, w drugim 5-ty, **grzbiet** jest niezbyt zrozumiałym ani z opisu, ani też z rysunku. Część ogólną kończy autor określeniem pozycji zjazdowej, która powinna być **dynamiczna** i w zasadzie **indywidualna** dla każdego narciarza.

Część druga obejmuje ogólne uwagi metodyczne, w których autor wyczerpująco przedstawił wszystkie czynniki, mające wpływ na sam przebieg nauczania, nie zapominając o niczym. Z drobiazgową dokładnością przechodzi od określenia granicy wieku nauczania, po-

przez sprzęt, oporządzenie, atmosferę psychiczną, warunki terenowe, do istotnych zagadnień metodycznych, jakimi są: sposób podejścia do uczniów i materiału, obserwacja, demonstracja i t. d. Następne rozdziały obejmują właściwą naukę, którą autor dzieli na dwa stopnie.

Pierwszy stopień, to nieświadome zbieranie doświadczeń ruchowych przez uczących się jazdy. Forma ruchu to **forma zadaniowa** przeplatana gęsto **formą zabawową,** którą spotykamy zresztą i w innych działach wychowania fizycznego, jako najbardziej odpowiednią dla nauczania dzieci i młodzieży. Formy te bowiem, odwracając uwagę ćwiczących od samego ruchu, kształcą go nierównie szybciej, aniżeli ściśle, formalistycznie traktowane ćwiczenia wyrozumowane. Brak precyzji, który daje się w tej formie kształcenia zauważyć, uważa autor słusznie za istotę i postulat nauczania metodą naturalną Taki bowiem ruch jest dzieciom i młodzieży właściwy. Przeszło siedmdziesiąt form zadaniowych i zabaw zamyka w całość I stopień nauczania, w którym mamy takie ćwiczenia jak zjazd strzałą, posuwanie się po płaskim, podejścia, przygotowanie do łuków, przygotowanie elementów jazdy zamachowej z wykorzystaniem terenu.

Stopień drugi to świadome kształtowanie ruchu. Tu autor, doskonaląc dalszą jazdę, jest zdania, że uczeń winien świadomie współpracować w kształceniu. Forma ruchu pozostaje zasadniczo ta sama t. j. zadaniowa i zabawowa, wyjaśnia się jednak uczniom już teoretycznie działanie pewnych faz ruchowych, jakoteż i terenu. Wprowadza również autor w tym okresie nauczania nową formę, **współzawodnictwo,** które odegra pierwszorzędną rolę w podniesieniu sprawności jazdy. Stopień II obejmuje zasadniczo naukę łuków i skrętów zamachowych tak z nartami równoległymi jak i też (częściowo) o położeniu kątowym. W końcu większe zabawy, t. j. gry terenowe i t. zw. „sztuczki". Wskazówkami jak urządzić bieg slalomowy dla młodzieży kończy autor swą pracę.

Stwierdzić należy, że autor podjął się pracy, która zapełnia lukę, jaka dotychczas panowała w naszej literaturze narciarskiej, jeśli chodzi o zapoznanie ze stosowanym na Zachodzie (Austria, Niemcy) naturalnym nauczaniem jazdy na nartach dzieci i młodzieży. I wywiązał się z niej doskonale, oparłwszy się na gruntownej znajomości literatury z tego zakresu, jakoteż odbywając specjalne studia na kursach młodzieży austriackiej, dając pierwszy fachowo opracowany przegląd metody jazdy na nartach równoległych. Spotkała się też książka ta z życzliwym przyjęciem najwyższej magistratury narciarstwa, Polskiego Związku Narciarskiego, którego Komisja Sportowa zaleciła ją do użytku w akcji wyszkoleniowej. Żałować trzeba, że ukazała się stosunkowo późno, by stać się podstawą pierwszego rzutu kursów narciarskich dzieci i młodzieży.

Całość uzupełniają ładne rysunki i barwna, dobrze dobrana okładka. **ch.**

KOLEJ A TURYSTYKA NARCIARSKA.

Ruch turystyczny narciarski w bieżącym sezonie narciarskim znacznie osłabł. Doskonałe warunki śniegowe powinny ściągać w góry jak najszersze rzesze narciarzy — niestety brak odpowiednich zniżek na kolejach dla narciarzy, uniemożliwia narciarzom co niedzielne wyjeżdżanie na narty. Wiadomości o istniejących zniżkach, jak n. p. o powrotnych biletach, dziesięciorazowych przejazdach, o grupowych zniżkach są jak najmniej ogłaszane tak, że większość sportowców nie jest o nich powiadomiona.

Zarówno zniżki wyżej wspomniane, jak i 1000 i 2500 km bilety nie mogą przyczynić się do znaczniejszego wzmożenia ruchu turystycznego, gdyż albo nie są dostateczne, albo wymagają wyłożenia z góry znacznej kwoty pieniężnej. Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji zapomniał o przygotowaniu najważniejszych zniżek, a mianowicie zniżek weekendowych, ważnych od soboty w południe do poniedziałku w południe. Zniżki tego rodzaju, gdyby wynosiły 66 %, przyczyniłyby się niewątpliwie do znacznego ożywienia ruchu turystycznego. Przy takich zniżkach możnaby wprowadzić pewne ograniczenie, jak np. obowiązek brania ze sobą sprzętu narciarskiego, lub posiadanie pewnych odznak sportowych, co dawałoby gwarancję, że zniżki użyte zostaną prawie wyłącznie dla celów sportowo-turystycznych. Drugą możliwością ożywienia ruchu turystycznego byłoby systematyczne organizowanie pociągów popularnych w porozumieniu z organizacjami narciarskimi. Pociągi popularne jednak tylko wówczas mogłyby się przyczynić do rozwiązania potrzeb ruchu turystycznego, o ile byłyby na czas i należycie reklamowane i gdy nie będą w ostatniej chwili odwoływane. Dowodem małego poparcia ruchu narciarskiego turystycznego na kolejach jest ostatnie zarządzenie, zabraniające zabierania nart do luxtorpedy, które uniemożliwia względnie utrudnia narciarzom korzystanie z najnowocześniejszego środka lokomocji z Zakopanem.

Należy się spodziewać, że Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji dołoży starań, aby zapewnić jeszcze w roku bieżącym narciarzom możliwe udogodnienia przy przejazdach na kolejach, w formie przyznania jak najdalej idących zniżek i odwołanie tym podobnych zarządzeń jak podane w poprzednim ustępie.

Boś.

DZIAŁ INFORMACYJNY.

Międzynarodowe Narciarskie Akademickie Mistrzostwa Polski.

W dniach od 21—24 I 1937 r. odbędą się w Krynicy Międzynarodowe Akademickie Mistrzostwa Polski na rok 1937. Termin zgłoszeń zawodników upływa dnia 20 I 1937. Zawody zapowiadają się nader interesująco, gdyż poza udziałem najlepszych zawodników z całej Polski, zapowiedziany jest start Norwegów, Finów, zawodników z Austrii, Łotwy, Niemiec. Wspaniałe warunki śniegowe w Krynicy przyczynią się niewątpliwie do efektownego przeprowadzenia zawodów.

Austriacki trener zjazdowy.

W dniu 6 I 1937 r. przybył do Polski austriacki trener zjazdowy p. Norbert Knobloch na zaproszenie Sekcji Narciarskiej A. Z. S. Kraków. W czasie od 6 I do 17 I 1937 r. p. Knobloch prowadzić będzie trening w Zakopanem, a od 18 do 24 w Krynicy. P. Knobloch należy do elity zjazdowców austriackich. W roku ubiegłym reprezentował Austrię na Olimpiadzie, w tym roku będzie reprezentował Austrię na Międzynarodowych Narciarskich Akademickich Mistrzostwach Polski, w Krynicy.

Norweski trener.

Sekcja Narciarska A. Z. S-u Kraków jako pierwszy klub narciarski w Polsce, sprowadza znakomitego skoczka norweskiego p. Eiego Nilsa na trenera do skoków w Polsce. P. Eie Nils startować będzie na Mistrzostwach Akademickich w Krynicy. P. E. Nils zajął w r. 1935 pierwsze miejsce w skokach na Mistrzostwach Międzynarodowych Polski i na Międzynarodowych Mistrzostwach Akadem.

Najważniejsze imprezy sportowe.

21—24 I Krynica Międzynanrodowe Narciarskie Akademickie Mistrzostwa Polski.

Wycieczki A. Z. S-u.

17 I do Rabki
21—24 I do Krynicy
24 I pociąg popularny do Krynicy
30 I do 3 II do Wisły.
Kursy narciarskie 1—7 II i 8—14 II 1937 r.

H U M O R.

SYLWESTER NARCIARSKI.

Hej byłże ci sylwester
roz na Kasprowym Wirchu.
Siedziołek se przy radiu,
paznokciem czyścił irchą...
Słyszałem, jak jechali
wzwyż z Myślinieckich Turni:
w wagoniku wrzeszczeli
jak zbiorowisko durni...
Słyszałem w tej transmisji
przedziwny nerwów atak:
to speaker przez czas dłuższy
mówił: „tak" albo „a tak"...
Gdy wreszcie dojechali
na Kasprowy w Sylwestra,
zaczęła zrazu miła
góralska grać orkiestra...
A później jeden malarz
o kasprowej jejmości
plótł sobie tak, jak zwykle
trzy po trzy z „Wiadomości"...
Potem góralskie gadki...
Po kilku miłych gadkach,
wzruszająco umilkła
rozkrzyczana gromadka...
W tej chwili najpiękniejszej
na audycję reakcji
popłynął znak północy:
hejnał z wieży mariackiej...
I gdym przy odbiorniku
pił na Nowy Rok likier,
nareszcie się odezwał
jakiś morowy speaker...
Wreszcie rozumiem słowa
słyszę... „z księżycem Beskid"
i widzę razem z Dzidkiem
„wśród gwiazdek strop niebieski"...
I widzę razem z wami
„z Kasprowej cudnej Czuby"
„ostry zarys Hawrania"
i jak się „pyszni Hruby".
I... „jak z zakopiańcami"
wśród esów i floresów
„zjeżdżają z pochodniami
chłopaki z Azetesu"...
Oj szkoda panie Dzidku,
że koniec był tak krótki,
że patrząc na zegarek
trwał tylko trzy minutki....

Lumar.

Redakcja: A. Z. S. Kraków, ul. T. Kościuszki 12.
Redaktor odpowiedzialny: Paweł Lassota.
Drukarnia Polska Franciszka Zemanka w Krakowie.